

CHOPPER INFOS



Erstflug des Cabri G2, Ende März 2005 in Aix-les-Milles

Frankreich

• Erstflug des CABRI G2

Der durch die Firma « Hélicoptères Guimbal » entwickelte zweisitzige Helikopter Cabri G2 machte am 31. März 2005 auf dem Flugplatz von Aix-les-Milles seinen Erstflug, mit Testpilot Olivier Gensse am Steuer. Während diesem erfolgreichen Erstflug der 1 h 15 min. dauerte zeigte das Fluggerät ein sehr zufriedenstellendes Funktionieren, dies sowohl im Schwebeflug als auch Überflug. Es handelt sich um das erste Exemplar des Cabri G2, das für die Zulassung durch die EASA (CS 27) und die FAA (FAR 27) bestimmt ist und dem Serienstandard entspricht. Der Helikopter wurde genau den Plänen, Fertigungsanweisungen und mit Serienwerkzeug hergestellt. Die Firma « Hélicoptères Guimbal » wurde Ende 2000 von Bruno Guimbal gegründet, um diesen zweisitzigen Kolbenmotor-Helikopter neuer Technologie zu entwickeln, zu industrialisieren und zu vermarkten. Seit 1982 war er Entwicklungsingenieur bei Eurocopter. Die Weiterentwicklung des Cabri G2 basiert auf den mit dem Cabri gemachten Erfahrungen, welcher zwischen 1993 und 1998 150 Flugstunden verzeichnen konnte und immer noch den Distanz-Weltrekord für Helikopter mit weniger als 500 kg hält.

• Nichts hält Tramec Aero zurück – Nun auch Super Puma mit 2 m rohrförmiger Antenne

Nach zahlreichen Einrichtungen, alle mit Erfolg, auf Ecureuil, Dauphin und EC120 wurde nun auch ein Super Puma mit der rohrförmigen, 2 m langen HF/BLU Antenne von Tramec Aero ausgerüstet. Dies zeigt, dass alle Helikoptertypen mit dieser einfach und schnell montierbaren Antenne ausgerüstet werden können, die zu-

dem keine besondere Wartung erfordert. Welcher Typ ist wohl der nächste? www.tramec-aero.com, Tel. 33 (0)1 53 14 17 14, Fax +33 (0)1 53 14 17 18.

• Am Samstag 23. Oktober 2004, machte ein AS 350 B3 von Blugeon Hélicoptère mehrere Rotationen, um Maste und Schutznetze zum Fuss der Zitadelle von Besancon zu bringen. Dieses aus dem 17. Jahrhundert stammende und von Vauban entworfene historische Bauwerk ist auf einem Hügel errichtet, der geschützt werden musste, um die unter ihm befindlichen Anstellungen vor Steinschlag zu schützen. (Frédéric & Sébastien LAPP)



Neuer Bergesack mit integrierter Vakuummatratze (R. Öster)

ALPINE DOLOMITES in Südtirol und Karl Höfler von RETTUNGSTECHNIK HÖFLER in Deutschland einen Bergesack entwickelt, der sich in der Erprobungsphase bereits bestens bewährt hat. Der Patient wird im Bergesack, in dem die Vakuummatratze integriert ist mit der Winde hochgezogen und direkt in den Hubschrauber verladen. Dadurch fällt eine Zwischenlandung nach der Bergung weg, bei der

schrauber fixiert wird. Somit ist er gegen verrutschen gesichert. Dies ist bei einem eventuellen Unfall mit dem Rettungshubschrauber für den Patienten lebenswichtig. Der Bergesack kann auch auf die Helikoptertrage gelegt werden. Gebirgsseinsätze werden aber meist ohne Trage geflogen, weil sie hier unnötiges Gewicht ist. Das Rettungsgerät entspricht den Luftfahrtanforderungen und ist zur



Die rohrförmige und 2 m lange HF/BLU Antenne von Tramec Aero am Super Puma

Italien – Deutschland

Neuer Bergesack für Direktrettung

In den letzten Jahren haben Raffael Kostner von der Luftrettung AIUT

kostbare Zeit verloren geht. So etwas gibt es schon länger, die Neuheit ist, dass der Patient im Bergesack ordnungsgemäss vergurtert wird und dieser samt dem Patienten am Boden im Hub-

Zeit in der Zertifizierungsphase. Man rechnet in Kürze mit der Zulassung der Luftfahrtbehörden. (Roland ÖSTER)